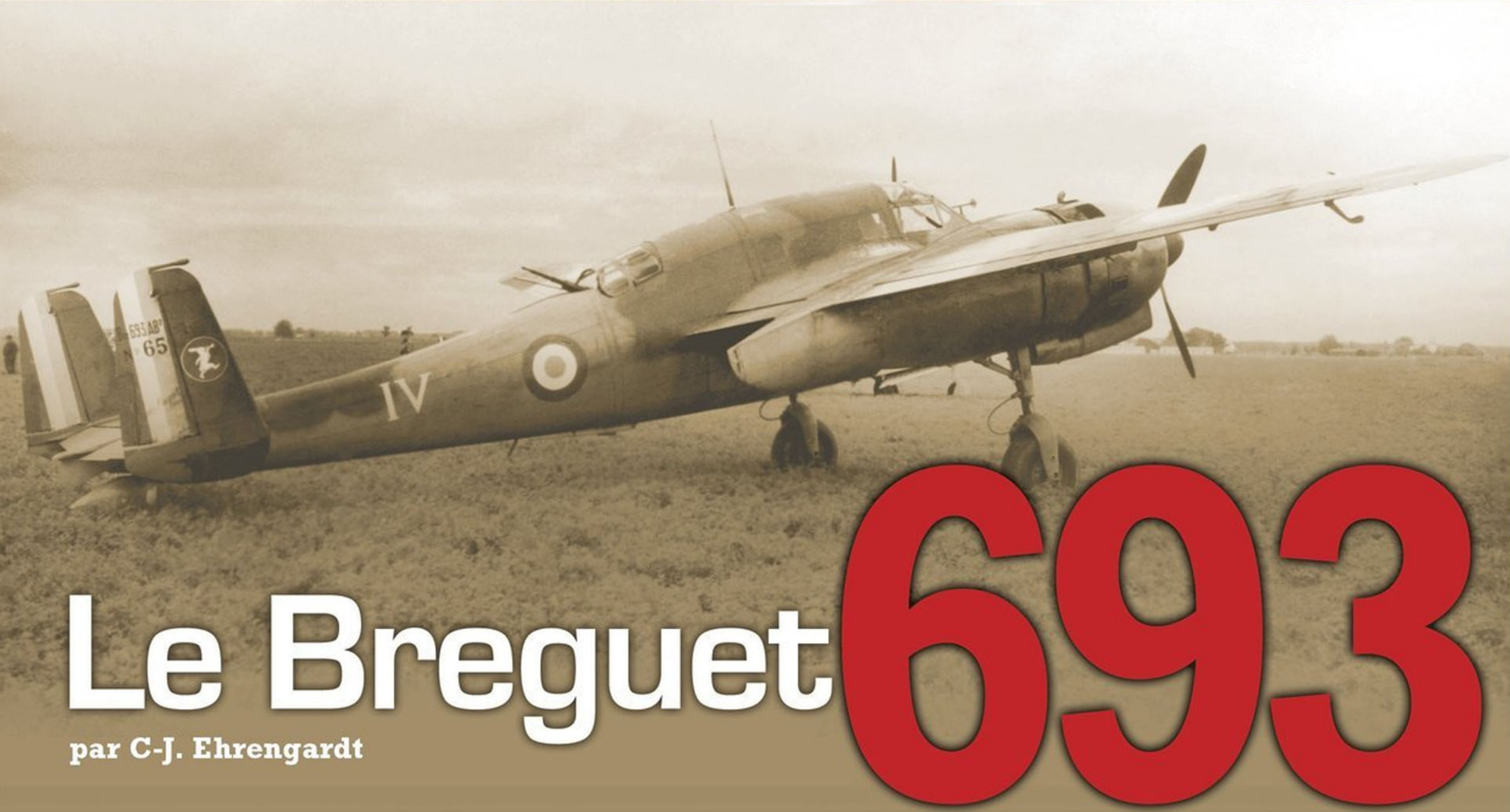


Le Breguet 693

par C-J. Ehrengardt

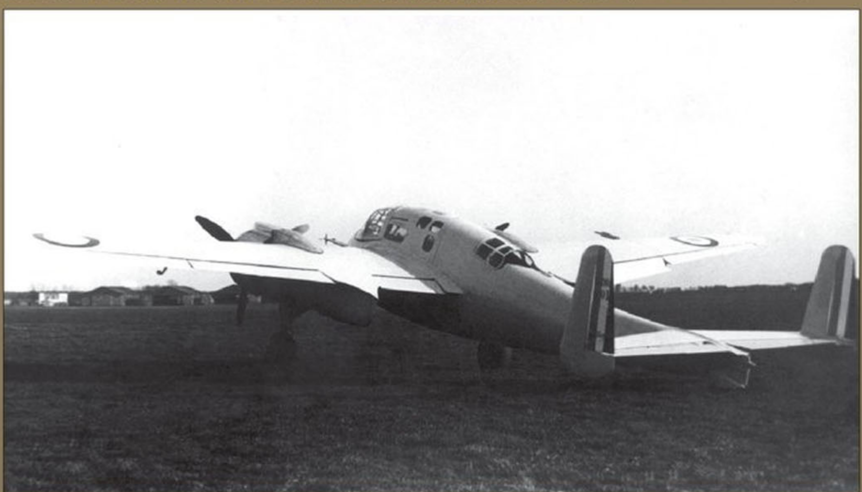
Dans le cadre du programme d'octobre 1934 portant sur un chasseur lourd triplace d'un poids maximal en charge de 3 500 kg, le Bre 690, auto-financé par la firme, est proposé comme concurrent aux Romano 110, Loire-Nieuport 20, Hanriot 220 et Potez 630. C'est ce dernier qui rafle la mise. Explorant une voie différente, l'ingénieur Georges Ricard a conçu un appareil beaucoup plus lourd (5 000 kg), pouvant être facilement adapté à l'attaque au sol, au bombardement léger ou à la reconnaissance armée sans transformation majeure de la cellule. Le moteur Hispano-Suiza 14AB étant réservé au Potez 630, la firme Breguet doit patienter onze mois avant de faire voler son Bre 690-01, ce qui est chose faite le 23 mars 1938.

DE LA CHASSE À L'ASSAUT

Mais, déjà, Breguet a changé la catégorie de son Bre 690 pour le présenter en tant que AB2 (assaut-bombardement biplace). L'avionneur est honoré d'une première commande de 100 Bre 691 de série le 14 juin 1938, dont le premier exemplaire vole deux mois après le prototype Bre 691-01. Le contrat prévoit la livraison des douze premiers exemplaires avant le 1er avril 1939, ce qui rend illusoire toute espérance de disposer de six groupes AB2 à la date prévue par le Plan V. Cependant, le moteur Hispano-Suiza 14AB manifestant un certain nombre de vices rédhibitoires, il ne peut être question d'aligner le Bre 691 dans les unités de première ligne. Il sera donc exclusivement réservé à l'instruction. Montées à 204 exemplaires, les commandes pour cet appareil sont ramenées à 78, le solde étant reporté sur le Bre 693, version B2 (bombardement biplace) dérivée du 691 et motorisée avec le Gnôme-Rhône 14M 6/7 de 700 ch au décollage. Seuls 75 exemplaires du Bre 691 seront pris en compte avant l'armistice.

▲ Le Bre 693 n° 65 du GBA I/51 à Étampes, le 19 mai 1940. (Collection de l'auteur)

▼ Le prototype Bre 690-01. (Collection P. Rivière)



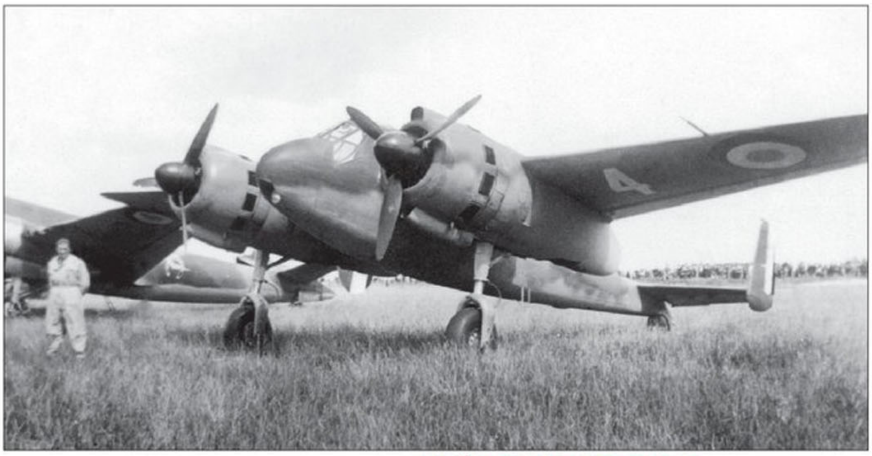
Construit à partir de la cellule du Bre 691 n° 19, le prototype Bre 693-01 vole le 25 octobre 1939. Le Bre 693 fait l'objet de plusieurs marchés portant sur un total de 426 exemplaires, devant être produits par Breguet à Vélizy, la SNCAC à Bourges (290) et la SABCA en Belgique (10). En fait, il n'en sera pris en compte que 128, dont 27 provenant de la SNCAC, avant le 25 juin 1940. D'autres versions sont étudiées :

– Bre 692 : biplace de chasse, moteurs GR 14N 0, non construit.

– Bre 694 : triplace de reconnaissance armée à moteurs GR 14M, objet d'une commande suédoise de 12 exemplaires (S-10), un seul prototype construit (premier vol 20.01.40). La SABCA a acquis la licence pour la production de 32 exemplaires destinés à l'Aéronautique militaire belge.

– Bre 695 : moteurs Pratt & Whitney SB4-G de 835 ch au décollage et hélices Hamilton-Standard 3D-267, 394 commandés, 8 pris en compte en juin 1940, 140 en option auprès de la firme Group Aero Complément au Canada (commande jamais signée).

– Bre 696 : bombardement en piqué, la commande de 173 exemplaires passée en juillet 1939 est annulée en septembre. On peut mentionner pour mémoire les chasseurs biplaces Bre 697 (un prototype, premier vol 19.10.39) et Bre 700 (non construit), le bombardier en piqué Bre 698, en fait le Bre 690-01 remotorisé avec des P&W (non achevé à l'armistice), et une version de bombardement léger du 695, baptisée Bre 699, non construite.



▲ Le Bre 691 n° 8 participe au meeting international de Bruxelles-Évère, le 8 juillet 1939. S'il porte son véritable matricule (Y-004), son numéro de série a été transformé en n° 20 pour tromper les observateurs allemands. (Collection de l'auteur)

INÉVITABLES RETARDS

La production des Breguet d'assaut, comme celle de tous les avions de combat français de l'époque, subit de nombreux retards. Le 1er mars 1940, 119 Bre 691 et 693 ont été livrés et le ministère de l'Air table alors sur une cadence mensuelle de 42 appareils par usine à partir d'avril. La SNCAC va cependant accumuler les retards dans le lancement de ses chaînes et ne pourra livrer que 27 appareils sur les 82 prévus fin juin. Ces décalages, inévitables sans doute au moment où l'industrie aéronautique française passe en régime de temps de guerre, sont également imputables aux nombreuses modifications exigées par le Service technique de l'aéronautique (STAé) en cours de production, ainsi qu'à l'impossibilité de synchroniser les cadences des équipementiers avec celles des avionneurs.

DES QUALITÉS ET DES DÉFAUTS

Elégant, trapu, le Breguet dégage incontestablement un sentiment de puissance. Il est également robuste et docile. Maurice Claisse, pilote d'essais maison, déclara : « Ayant eu l'occasion en tant que pilote d'essais français libre de voler sur quelque 80 avions de combat au centre d'expérimentation anglais de Farnborough entre 1942 et 1944, j'aurais souhaité à beaucoup d'avions opérationnels de l'époque d'avoir un gauchissement au moins aussi bon. » Sa mise au point est d'ailleurs très rapide et ne nécessite aucune retouche sur le plan aérodynamique. Toutefois, il n'est pas exempt de défauts. Le plus mineur est sans doute la vibration excessive des dérives en survitesse. Le moteur 14N se révèle plus ou moins fiable en conditions opérationnelles, mais, surtout, il délivre sa puissance maximale à 4 400 m (490 km/h), ce qui est fort ennuyeux pour un avion conçu pour le vol rasant. Au niveau du sol, le Bre 693 ne dépasse pas 380 km/h. C'est sûr que les équipages auraient apprécié de disposer d'un peu plus de puissance à l'altitude d'emploi.

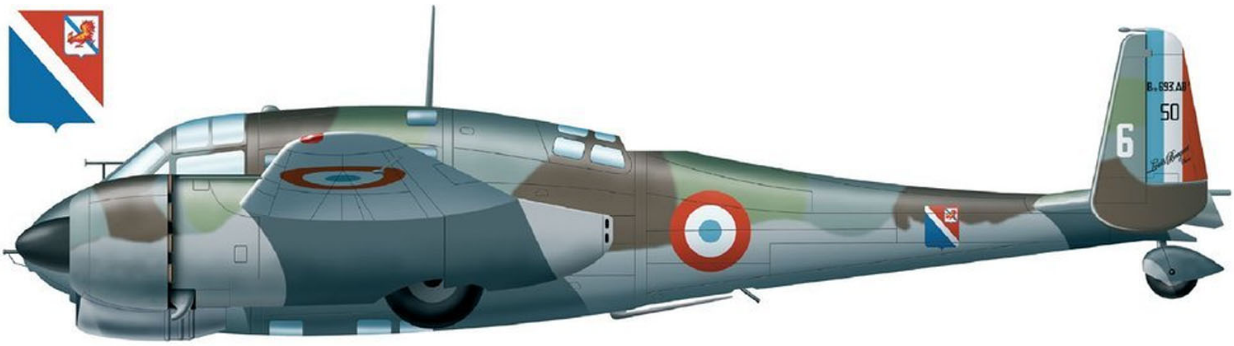
▼ Le Bre 691 n° 31 de la 2e escadrille du GBA I/51 (sergent Fetiveau, sergent-chef Jonoux) accidenté à Beauvais le 5 juin 1940, après une rencontre avec la chasse allemande (probablement la 5./JG 3). (Collection J. Lebourg)



Le train d'atterrissage constitue le point noir du Breguet d'assaut. Sur 34 accidents, dont les rapports sont archivés au Service historique de l'armée de l'Air, 19 sont consécutifs à une rupture d'une jambe de train à l'atterrissage. Alarmé par un taux d'accidents record, le 4e Bureau de l'état-major de l'armée de l'Air diligente une enquête dont la conclusion (lettre 532/4-S du 25.01.40) attribue la cause « de façon très nette à la conception et la construction du train d'atterrissage ». Les rapports d'accidents s'achèvent sur la même conclusion : l'œil du bras est trop faible et le métal employé trop cassant pour supporter une série d'atterrissages normaux, a fortiori un atterrissage brutal. Préoccupés par cette situation, les ingénieurs du STAé se rendent à Vinon, où se déroule l'instruction des pilotes en janvier 1940, et relèvent que « le train ne peut tenir dans un cheval de bois, même à très faible vitesse ». Il sera prouvé ultérieurement que ce défaut provenait d'une déficience technologique en matière de coulage et de moulage catalytique du magnésium, une technique de pointe incontestablement mal maîtrisée en 1939.
Comme Breguet s'entête à produire lui-même un certain nombre de composants, habituellement confiés à la sous-traitance, les réservoirs montés sur les appareils sortant de l'usine de Vélizy ne sont pas interchangeables avec ceux fabriqués à Bourges. Cette curieuse conception de la standardisation amènera un groupe à abandonner une machine lors d'un repli, faute de pouvoir lui changer un réservoir percé.
Le Breguet manque de maniabilité et son inertie près du sol rend les manœuvres urgentes pénibles et délicates pour le pilote. Son armement défensif est insuffisant et ne peut tenir à distance les chasseurs allemands équipés de canons. Son armement offensif, qui présente un site de 2°30', s'avère mal orienté du fait de l'incidence positive de l'axe de l'appareil en vol rasant à pleine puissance, contraignant le pilote à piquer du nez pour ajuster ses cibles, un « sport » peu prisé à basse altitude. Enfin, il n'est pas équipé de viseur pour le bombardement en semi-piqué, la grille montée à la place rendant la précision des plus aléatoires.
Toutefois, ses deux principales tares sont de n'être équipé ni d'un blindage suffisant (sauf pour le pilote) ni de réservoirs auto-obturants. Ces équipements, que peu de belligérants songent à monter dans leurs avions en 1939, coûteront cher en matériel et en vies humaines. Pourtant, les Français connaissent les budgets affectés par l'Allemagne au développement d'armes antiaériennes. Malgré les sonnettes d'alarme tirées çà et là, ces renseignements ne sont pas exploités – ou très mal. Tandis que l'Allemagne développe ses redoutables canons de 88, de 37 et surtout de 20 mm, les Français jugent la DCA ennemie à l'aune de la leur : marginale et peu efficace. En effet, le rapport numérique entre la DCA française et son homologue allemande est de 1 à 6 ! Les Français n'ont aucune idée de la mauvaise surprise que leur réservent les convois allemands, futures cibles des Breguet d'assaut.

EN UNITÉ

À la déclaration de guerre, l'aviation d'assaut française est représentée par les 7 Mureaux 115 de la 1ère escadrille et les 10 Potez 540 de la 2e escadrille du GBA I/54. Un point c'est tout. Début octobre 1939, cinq Bre 691 sont envoyés à Orléans-Bricy pour former une escadrille d'expérimentation au sein du CEAM, composée en majeure partie d'équipages du I/54. Le 16 octobre, le GBA II/54 prend ses quartiers à Salon-de-Provence, où il est rejoint deux jours plus tard par le I/54. Les premiers Bre 691 arrivent à Salon le 5 novembre. Le 4 décembre, une complète refonte de l'organisation de l'armée de l'Air voit la création du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est), sous les ordres du général Gama. Celui-ci est chargé de la modernisation des unités de bombardement hors de la zone



Breguet Bre 693 n° 50
GBA I/54 1ère escadrille
Toulouse-Francazal, juin 1940.

© J-M. Guillou, 2009

du front. La 6e Brigade de bombardement du général Girier devient la 6e Brigade de bombardement d'assaut et prend sous sa coupe les GBA I/54 et II/54. Les GB I/51 et II/51, placés à leur tour sous les ordres du général Girier, sont retirés du front et transférés au Luc respectivement les 28 et 15 décembre, où ils prennent la nouvelle dénomination de GBA I/51 et II/51. Le 20 mars 1940, le II/35 est également affecté à l'aviation d'assaut, mais il va ronger son frein pendant un mois à Briare sans avion. Les tout premiers Bre 693 sont enfin affectés au I/54 le 10 avril et au II/54 le 15. Au soir du 9 mai, l'armée de l'Air en aura réceptionné 47.

Le 15 avril, les escadres et la 6e Brigade de bombardement d'assaut sont dissoutes et font place à des groupements – mesure purement administrative sans aucune conséquence sur le plan tactique. Ainsi, l'ancienne 54e escadre et le GBA II/35 composent le groupement n° 18, tandis que l'ancienne 51e escadre devient le groupement n° 19.

EN ACTION

Le 10 mai 1940, le II/54 se déplace à Roye et, le lendemain, le I/54 est envoyé à Montdidier. En dépit de l'urgence de la situation, ce n'est que le 12 mai que le groupement n° 18 effectue sa première mission contre des colonnes à l'ouest et au sud-ouest de Maastricht. Elle s'achève dans un véritable bain de sang : sur les 18 appareils qui ont décollé à 12h05, seuls 8 sont rentrés, faisant quatre tués, onze prisonniers et deux blessés. Parmi les disparus figurent le commandant Plou, commandant le I/54 (prisonnier), et le lieutenant Delattre, commandant la 1ère escadrille et pionnier du bombardement d'assaut (tué).

Ainsi, la première mission des Breguet d'assaut sonne le glas de l'attaque en vol rasant. Le lendemain, le général Girier préconise d'attaquer à 900 m, afin de réduire la vulnérabilité des Bre 693 aux armes de petit calibre. Mais le massacre continue : trois avions détruits sur cinq engagés le 16 mai. Dans la soirée, le groupement n° 18 se déplace à Briare avec seulement sept appareils.

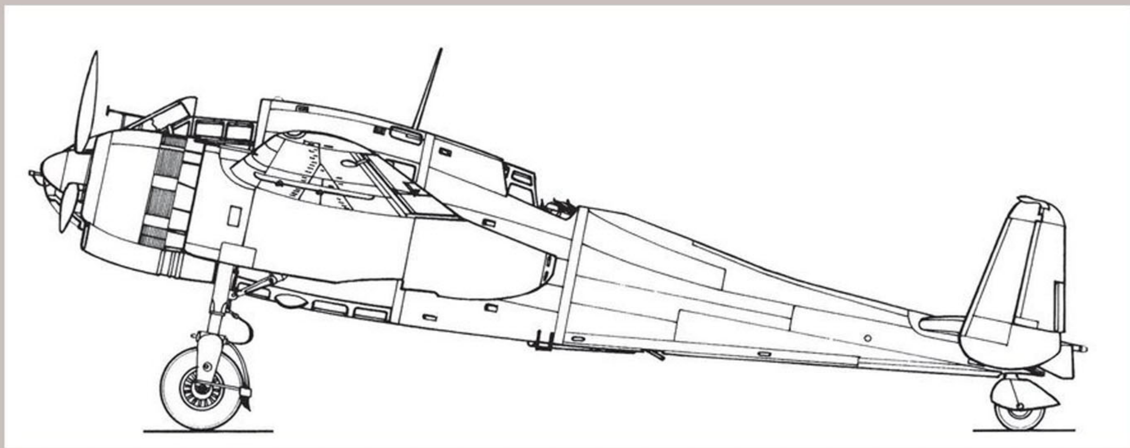
Ce n'est que le 20 mai que le groupement n° 19 entre en lice. Le 25 mai, le sergent Carquin, mitrailleur au I/51, est fait prisonnier; retenu à dîner par les pilotes du II./JG 3 qui l'ont descendu, il s'entend confirmer par leur bouche qu'il a abattu deux de leurs Bf 109 !



▲ L'équipage sergent-chef Édouard Fourdinier (à gauche) et lieutenant Michel de La Porte du Theil (à droite) devant leur Bre 693 n° 34 du II/54, avant le départ de la terrible mission du 12 mai. Fourdinier sera l'un des rares rescapés de cette sortie. (Photo A. Lamour)



◀ À Toulouse-Francazal après la tourmente, le Bre 693 n° 93 du lieutenant Jacques Lebourg, commandant la 1ère escadrille du GBA I/51. (Collection J. Lebourg)



Fiche technique

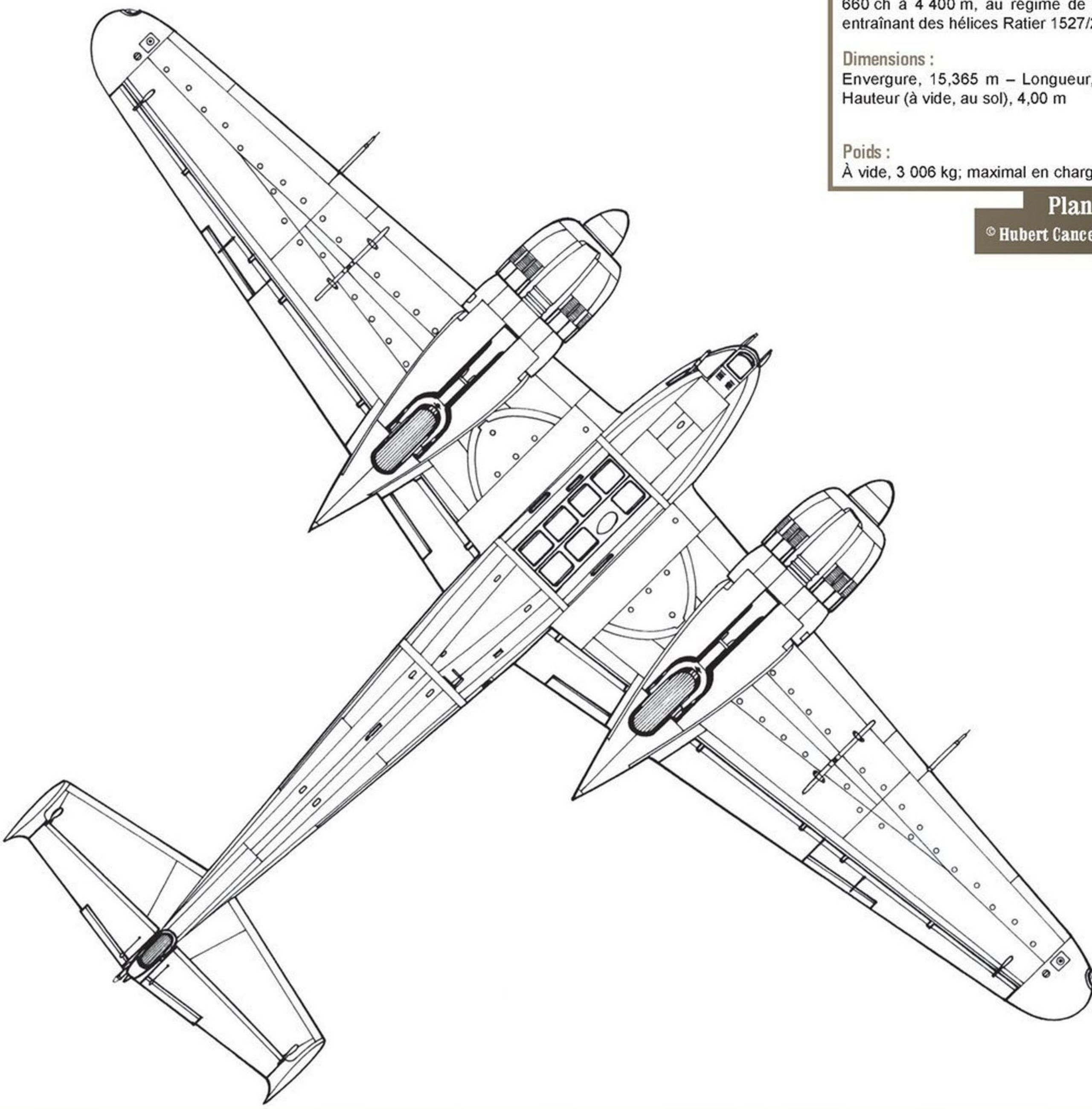
Type :
Avion d'assaut biplace (catégorie AB2)

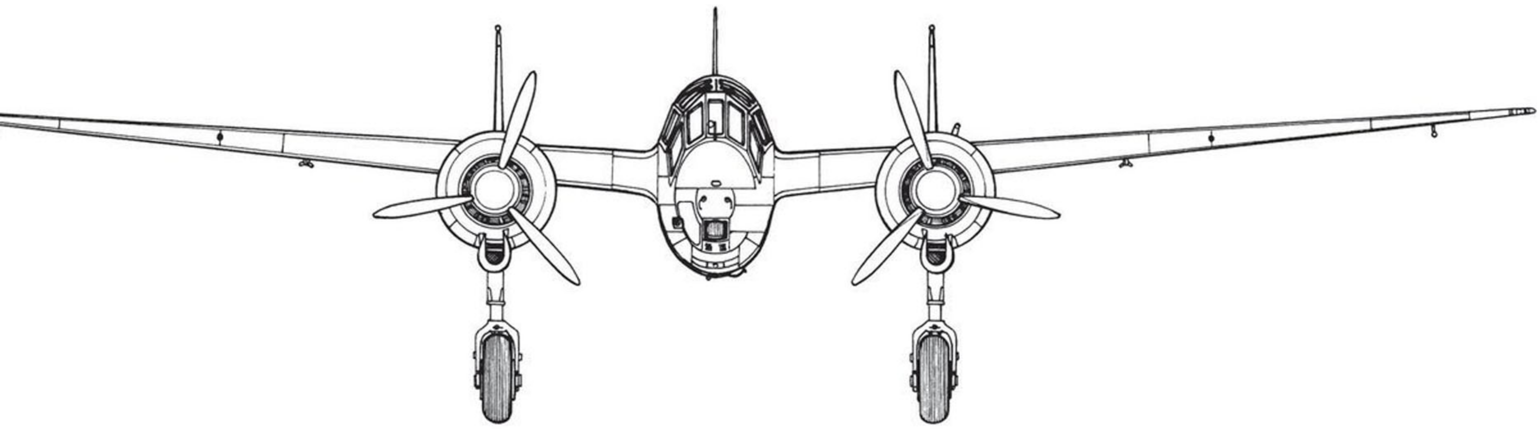
Moteurs :
Deux Gnome-Rhône 14 M6/7 à 14 cylindres en étoile développant 700 ch au décollage et 660 ch à 4 400 m, au régime de 3 070 t/min, entraînant des hélices Ratier 1527/28.

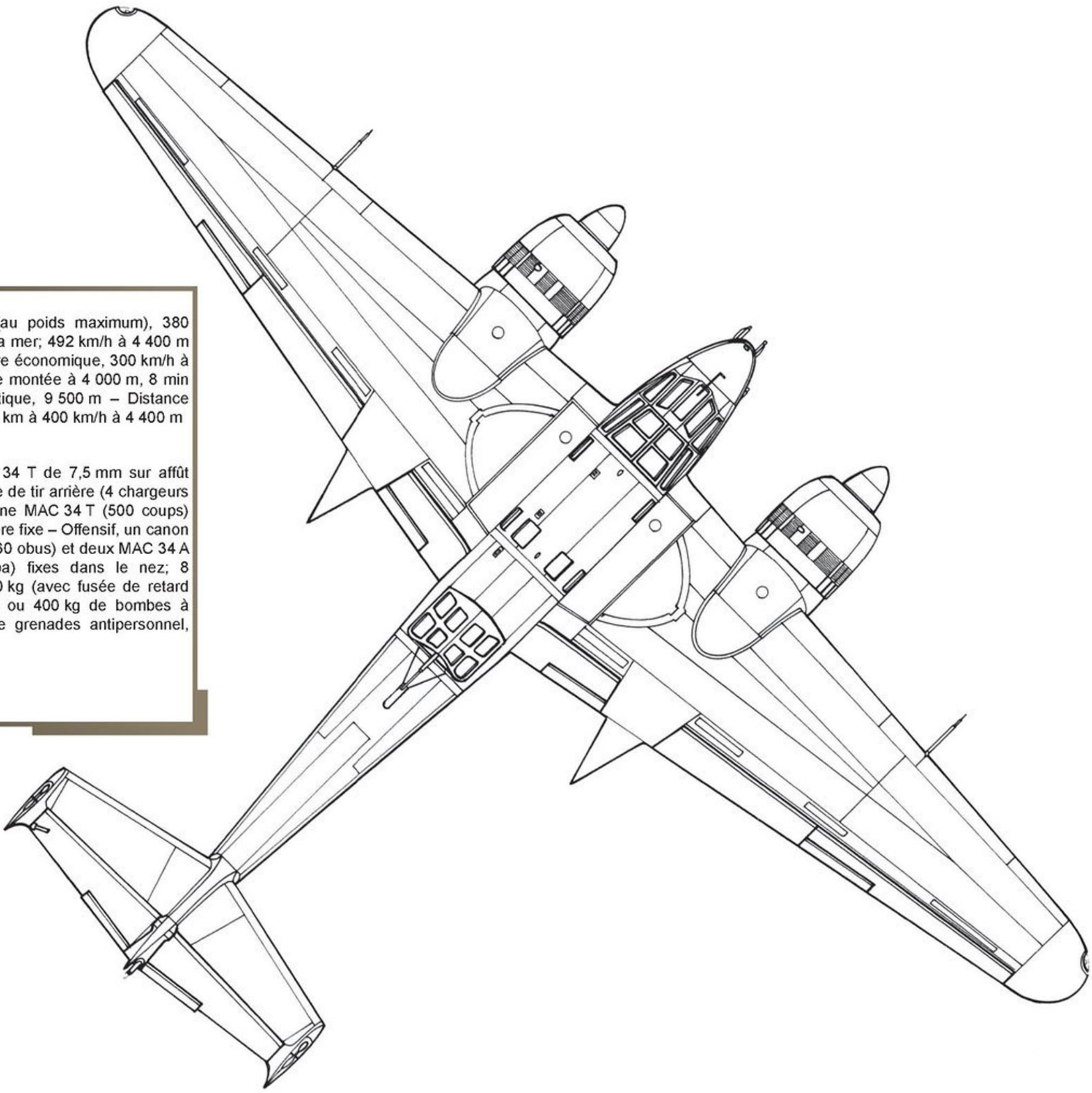
Dimensions :
Envergure, 15,365 m – Longueur, 10,24 m – Hauteur (à vide, au sol), 4,00 m

Poids :
À vide, 3 006 kg; maximal en charge, 4 892 kg

Plan au 1/72e







Performances :
Vitesse maximale (au poids maximum), 380 km/h au niveau de la mer; 492 km/h à 4 400 m – Vitesse de croisière économique, 300 km/h à 4 400 m – Temps de montée à 4 000 m, 8 min 30 s – Plafond pratique, 9 500 m – Distance franchissable, 1 450 km à 400 km/h à 4 400 m

Armement :
Défensif, une MAC 34 T de 7,5 mm sur affût mobile dans le poste de tir arrière (4 chargeurs de 100 coups) et une MAC 34 T (500 coups) sur affût ventral arrière fixe – Offensif, un canon HS 404 de 20 mm (60 obus) et deux MAC 34 A de 7,5 mm (500 cpa) fixes dans le nez; 8 bombes DT-2 de 50 kg (avec fusée de retard réglée à 10/11 sec) ou 400 kg de bombes à fragmentation ou de grenades antipersonnel, en soute ventrale.



Breguet Bre 695 n° 8 (numéro non porté)
GBA II/51 4e escadrille
Toulouse-Francazal, juin 1940.



▲ De bien piètre qualité, cette photo montre un Bre 695 aux couleurs allemandes, vraisemblablement capturé en juin 1940. (Collection T.E. Willis)

Le 5 juin, qui marque le début de la campagne de France, les quatre groupes de l'aviation d'assaut alignent 52 Bre 693 et 1 Bre 695, plus les 15 appareils du II/35 qui ne sont pas « bons de guerre ». Les quatre missions effectuées dans la journée, impliquant 15 appareils, se soldent par 9 nouvelles pertes, toutes à la chasse allemande.
La dernière mission de bombardement est effectuée le 14 juin et les groupes sont progressivement repliés vers le sud. L'armistice surprend les deux groupements à Toulouse.
Sur 211 Breguet d'assaut pris en compte, 119 ont été perdus, dont 68 du fait de l'ennemi. Pas moins de 41 aviateurs ont été tués, 22 faits prisonniers et 39 blessés, soit à peu de choses près la moitié des effectifs présents au 10 mai !

LA PÉRIODE DE L'ARMISTICE

Après l'armistice, les Allemands mettent la main sur un certain nombre d'appareils en cours de finition à Bourges, le plus haut numéro repéré étant le n° 1047 (alors que le dernier avion pris en compte par les Français est le n° 1030). Ils seront pour la plupart versés aux écoles de la Luftwaffe.
Seuls les GBA I/51 et I/54, tous deux basés à Lézignan, sont autorisés par la commission d'armistice, à raison de 13 appareils en ligne par groupe. Le personnel d'active des trois autres unités est réparti entre les deux groupes survivants.
Pour maintenir un niveau suffisant d'effectifs, l'armée de l'Air de l'armistice fait procéder à la transformation de Bre 691 en 693, mais un seul (n° 27, renuméroté 527) sera pris en compte avant l'invasion de la zone libre. Les quatre Bre 695 qui ont traversé la tourmente sont affectés au I/51 à partir de février 1942.
Lorsque les Allemands franchissent la ligne de démarcation, ils dénombrent, outre les 25 appareils des deux groupes repliés à Orange le 14 novembre, 19 Bre 691, 4 Bre 693 et 2 Bre 695 dans différents dépôts et ateliers. Un moment intéressés, les Italiens envisagent d'utiliser les 25 machines capturées à Orange dans leurs écoles de bombardement, puis, se ravisant, ils feront comme les Allemands et les passeront au pilon.

LE VOL RASANT, UNE ERREUR ?

Le Breguet 690 a été développé comme avion de chasse lourde. Ce n'est donc pas un avion d'assaut, quels que soient les aménagements qui ont été apportés sur les versions de série. Cependant, en août 1939, il est le seul appareil susceptible d'être produit en série et pouvant être adapté aux besoins de l'aviation d'assaut. Nous avons déjà évoqué ses qualités et ses défauts. Le Junkers Ju 87, qui a tant impressionné les « biffins » de mai-juin 1940, n'était pas non plus exempt de tares congénitales. Le bombardement en piqué était-il plus efficace et moins coûteux que le bombardement en vol rasant ? Au vu de l'hécatombe, on pourrait penser que la méthode française était totalement inadaptée. Il n'en est rien et ce n'est pas autrement qu'interviendront avec efficacité les Typhoon et les Thunderbolt, de la Normandie au couloir rhodannien en 1944, ainsi que les Il-2 sur le front russe. C'est notre conception même de la guerre aérienne qui était erronée. Mais nous étions des précurseurs. Les enseignements que tireront les nations belligérantes de la campagne de mai-juin serviront à concevoir des avions mieux adaptés aux nouvelles conditions du champ de bataille et à mettre en œuvre une doctrine tenant compte de paramètres que nous ne maîtrisions pas alors, comme l'artillerie antiaérienne mobile et la nécessité de disposer de la maîtrise du ciel au-dessus du champ de bataille. ■

▼ Le Bre 695 n° 8 du capitaine d'Artemare, commandant la 1ère escadrille du GBA I/51, survole les Corbières au printemps 1942. (Collection de l'auteur)

